SCOTLAND RALLY 2026



Dans ces pages, nous vous proposons de revenir sur le **Scotland Rally**, une aventure qui a permis à **8 bateaux et leurs équipages** de découvrir une partie des côtes écossaises et des Hébrides.

Au fil du parcours, ils ont navigué entre **lochs, îles, ports de pêche et canaux**, avec des escales qui leur ont permis de découvrir les paysages, les villages et les traditions de cette région. Une navigation faite de belles rencontres, de découvertes et, bien sûr, de quelques aléas météorologiques !

Que vous connaissiez déjà l'Écosse ou que vous envisagiez d'y aller un jour, ce hors série **"Scotland Rally"** de **Sillages Classiques** vous invite à partager cette expérience et, peut-être, à vous donner envie de mettre à votre tour le cap vers les Hébrides.



EDITO

Flowers of Scotland

par Jean-Marie Micheaux, président - Co-propriétaire d'Eloise II

Ce rallye d'Ecosse a commencé pour certains d'Hendaye, pour d'autres d'un peu plus haut et d'autres encore de Bretagne.

Le début fut adapté en fonction de la météo qui a bloqué des bateaux en Bretagne le temps d'une dépression. Le ralliement s'est fait en définitive à Dublin au lieu des Scilly qui a vu toutefois certains bateaux quelques jours, ceux qui avaient pu anticiper le coup de vent et qui ont attendu qu'il passe.

Mais ceci n'a pas perturbé notre capitaine de route Jean-Christian Fandeux qui en a vu d'autres.

A partir de là, il nous a jouer son interprétation des Flowers of Scotland et fait découvrir ou redécouvrir des paysages magiques. Au gré de la météo, il a fait ses variations. L'Ecosse en juin est belle, lumineuse, la plupart du temps estival. Cette année, elle a été belle et lumineuse avec souvent les 3 saisons dans la même journée. Nous avons évité les semaines de canicules subies plus au sud. L'après-midi frôlait les 17 degrés, même les écossais étaient étonnés de leur été.

Notre capitaine de route n'a pas été perturbé non plus par une panne moteur survenue dès le départ de l'Irlande. Avec Yves Tanguy et ses équipiers, Brambers a continué tout le rallye à la voile jusqu'au retour à Douarnenez 6 semaines plus tard !

Parmi ces Flowers of Scotland, nous avons apprécié tous ces endroits décrits par les marins dans leur note de voyages rassemblés dans ce numéro spécial de Sillages Classiques. Quelques perles où nos bateaux ont brillé : le petit mouillage proche de Holy Island, les mouillages en flotte dans les lochs, Tobermary et ses maisons multicolores, Stornoway et la richesse historique de l'ile Lewis dans les Hébrides extérieures, au paysage vallonné et sans arbre.

Nous continuerons à organiser des rallyes tous les ans, celui de l'année prochaine est en préparation. Vous le découvrirez d'ici la fin de l'année. Un grand merci à Jean-Christian, à ceux qui l'ont aidé (Emilie, Eric) et aux organisatrices et organisateurs des rallyes passés et futurs.

Respectueusement,

L'Écosse au fil de l'étrave

Par Jean-Christian Fandeux, organisateur du Scotland Rally et équipier à bord de Brambers

On dit souvent « la mer a un pays, la Grèce » De mon point de vue la mer a aussi un autre pays, **l'Ecosse !**

J'ai découvert les iles Hébrides par la mer en 1990 avec mon voilier la Traviata et j'y suis revenu en croisière depuis ,5 fois(4 voyages avec Khayyam et cette fois ci sur Brambers) (au total j'y ai passé entre 2 et 3 mois) mais j'ai l'impression de n'en connaitre qu' une petite partie !

La majesté des paysages, la qualité de la lumière, les couleurs de la nature, en font un region du monde unique ou l'on se sent bien , un peu en dehors du temps ...,dans un monde ou il y a peu d habitants et où la nature semble encore reine(sur l'ile de Jura , 200 habitants et plus de 5000 cerfs !) le but de ce 2 eme rallye Ecossais organisé par le YCC ,c'était de faire découvrir cela aux quelques privilégiés (8 bateaux et environ 35 personnes)qui ont pu se lancer dans cette aventure ! La météo n'était pas vraiment au rendez-vous cette année mais l'Ecosse , oui !

celui qui y est allé en parlera autour de lui et donnera à son tour l'envie d y aller... et peut être lui-même y reviendra t-il (ce n'est pas si loin; à seulement 3 ou 4 jours de mer de la Bretagne !!) pour découvrir de nouveaux mouillages paisibles ?



Un équipage heureux !



Briefing avant la prochaine étape

Le Visage des Highlands par la Mer

Avec ses **30 000 kilomètres de côtes**, ses *sea lochs* profondément découpés et ses innombrables îles, l'Écosse offre un terrain de navigation exceptionnel. Les Highlands, terres sauvages du nord-ouest, dévoilent depuis la mer des paysages d'une beauté brute : falaises, plages de sable blanc, eaux turquoise des lochs et sommets montagneux. C'est dans cet environnement que s'est déroulé le **Scotland Rally**, une longue navigation à la découverte de l'Irlande du Nord, de la côte ouest écossaise et des Hébrides.

DE DUBLIN À LA CÔTE ÉCOSSAISE

Le rendez-vous est fixé à **Dublin**, point de départ du rallye. Après une première navigation vers **Strangford**, en Irlande du Nord, puis **Bangor**, la flotte mettra le cap sur **Campbeltown**, ancienne capitale du whisky qui comptait autrefois 34 distilleries. Après une journée à Campbeltown, avant de rejoindre **l'île d'Arran**, puis **Gigha et Jura**.
Le **Loch Tarbert**, avec son second loch à l'entrée étroite, constituera un remarquable mouillage naturel et protégé.

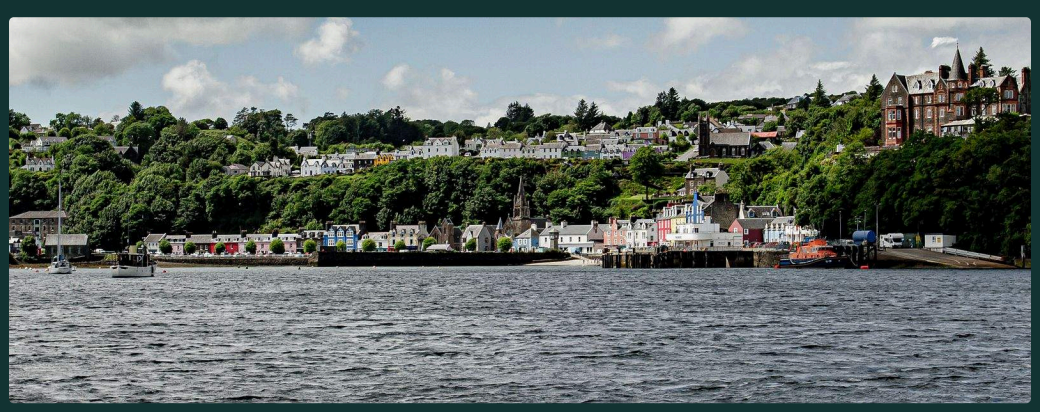


MULL ET LES HIGHLANDS

Après Jura, la flotte rejoindra **Oban ou Kerrera**, puis **Tobermory**, sur l'île de Mull. Avec ses maisons colorées et son cadre naturel exceptionnel, cette petite ville portuaire, surnommée parfois le **« Saint-Tropez écossais »**, sera une escale privilégiée entre navigation et découverte. La route conduira ensuite vers les **Hébrides extérieures**, avec **Stornoway**, principale ville de l'archipel et porte d'entrée de l'île de Lewis.

LES OUTER HÉBRIDES : AU BOUT DE L'ÉCOSSE

Une escale de **24 à 48 heures à Stornoway** permettra de découvrir Lewis, son patrimoine, sa culture gaélique et ses paysages uniques grâce à une visite guidée. La flotte poursuivra ensuite vers **Scalpay et South Harris**, puis **Barra** et son magnifique Castle Bay. Dans ces îles, la mer devient le meilleur moyen d'accès à des territoires sauvages et préservés, où villages isolés, plages, lochs et paysages balayés par les vents composent une Écosse authentique.





IONA, ISLAY ET LE PARADIS DU WHISKY

Depuis Barra, le rallye rejoindra **Iona**, avant de poursuivre vers **Port Ellen**, sur l'île d'Islay. Une escale de 24 heures permettra de découvrir cette île mythique des amateurs de whisky tourbé, notamment à travers une visite de la **distillerie Lagavulin**. Islay sera une belle conclusion à cette traversée des Hébrides, entre nature sauvage, traditions et culture maritime.

UNE AVENTURE MARITIME ET HUMAINE

Au total, le Scotland Rally aura été bien plus qu'une succession d'étapes et de milles parcourus. Ce fût une **aventure maritime et humaine**, une découverte de territoires accessibles avant tout par la mer, mais aussi une manière de faire vivre pleinement les yachts classiques (mais pas que...) : naviguer, se retrouver, partager, découvrir et transmettre.

Car dans les Highlands comme dans les Hébrides, le bateau n'est pas simplement un moyen de transport. Il devient le véritable fil conducteur du voyage.

Au pays des Puffins

Par Dominique Duchemin, co-propriétaire d'Eloise II

Naviguer en Ecosse est un privilège.

Privilège, car après plusieurs jours de mer ce sont des camaïeux de couleurs de toute beauté passant des tons gris et noirs des cieux aux tons bleus et gris de la mer puis aux verts des collines parsemées de taches blanches, qui nous attendent et qui nous éblouissent. Le tableau est féerique et aucun équipier ne regrette la montée rugueuse, engagée et chahutée depuis les côtes françaises.



Les nuages accrochés aux sommets des iles s'effilochent doucement au fil de la journée. Ils se transforment en rideau de pluie ou disparaissent pour laisser la place à un soleil réconfortant mais éphémère. Le changement est incessant et laisse un sentiment de mouvement perpétuel, oscillant entre le froid humide et le chaud.

C'est cela l'ambiance de ce pays aux multiples contrastes.

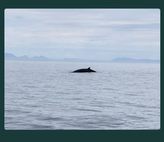
Privilège, car les changements de lumière répétés nous offrent un spectacle majestueux. Être le témoin d'une percée du soleil à travers un nuage noir se reflétant sur la mer en nous éblouissant par ses rayons d'or et d'argent est un moment fort et inoubliable. Profiter des jours sans fin et des nuits très courtes pour naviguer entre les iles et les sounds pour admirer les maisons colorées de Tobermory éclairées par le soleil couchant reste hors du commun. L'impression de naviguer entre des montagnes sur un plan d'eau relativement plat malgré le vent est appréciable. Prendre pour amer une multitude de petits phares colorés, au ras de l'eau pour échapper aux nuages bas et au brouillard est confortable.

C'est cela le climat insolite et parfois hostile de ce pays.

Privilège, car la flore avec ses cinquante nuances de vert et la faune y sont riches et variées. Une escapade à terre de quelques jours dans les Highlands, le Lochness et le canal Calédonien nous a permis de le vérifier. Les taches blanches mobiles sur les collines vertes sont des milliers de moutons qui broutent paisiblement. Sur la mer le ballet des oiseaux est incessant. Les Guillemots, Fous de Bassan, Fulmars, Huitriers Pies, Goélands et Macareux ou Puffins traquent les bancs de poissons qu'ils se disputent avec les phoques, dauphins ou baleines. Nous les avons tous vus seuls ou en groupe.









Mis à part le souffle et la nage souple et ralentie d'une Baleine de Minke en arrivant sur Stornoway, nos préférés, qui ont recueilli toute notre sympathie sont sans nul doute les Macareux ou Puffins avec leur bec multicolore, leur plumage noir et blanc et leurs pattes orange. Leur atterrissage et leur démarche pataude sur terre est caractéristique lorsqu'ils arrivent du large vers leurs terriers, le bec rempli de poissons pour leur progéniture. Le spectacle est singulier sur l'île de Staffa, à l'Ouest de l'île de Mull, où les orgues basaltiques abritent au printemps et en été une colonie de Puffins qui passent l'hiver au large. Ils atterrissent à quelques mètres de nous en nous ignorant et se dirigent vers leur poussins.

C'est cela la richesse de ce pays.

Raconter l'ECOSSE sans parler de ses Whiskies et de ses distilleries serait un oubli impardonnable mais nous n'avons pas heureusement échappé aux différentes dégustations.

Naviguer en Ecosse est bien un privilège, nous l'avons vérifié.



Les Hébrides constituent l'un des derniers grands sanctuaires naturels d'Europe. Cet archipel de plus de 500 îles, divisé en Hébrides Intérieures (Skye, Mull, Islay, Jura) et Hébrides Extérieures (Lewis, Harris, North Uist, Barra), offre une biodiversité marine et terrestre d'une richesse exceptionnelle. Les eaux froides et riches en nutriments de l'Atlantique Nord nourrissent une chaîne alimentaire complexe, depuis le plancton jusqu'aux grands mammifères marins. Les fonds marins, les falaises, les tourbières et les machairs — ces prairies calcaires uniques aux Hébrides — forment un écosystème d'une fragilité et d'une beauté rares.



Naviguer en Écosse, c'est accepter un dialogue permanent avec des éléments puissants etchangeants. Les courants de marée écossais comptent parmi les plus complexes d'Europe, avec des vitesses pouvant atteindre 8 à 10 nœuds dans certains goulets comme le Corryvreckan — célèbre pour son maelström — ou le Kyle Rhea, passage étroit entre le continent et l'île de Skye. Ces courants, générés par les masses d'eau atlantiques entrant et sortant des lochs et des détroits, imposent une planification rigoureuse et une lecture attentive des cartes nautiques. Un navigateur impréparé peut se retrouver rapidement dans une situation difficile, voire dangereuse, face à ces forces naturelles d'une puissance considérable.

Au-delà de la technicité, naviguer dans ces conditions forge le caractère du marin. L'Écosse enseigne l'humilité, la patience et le respect des éléments. Les navigateurs expérimentés savent que la mer écossaise ne se dompte pas : elle se comprend, s'anticipe et s'accompagne avec intelligence. Chaque sortie dans le Kyle Rhea ou le détroit de Corryvreckan est une leçon de navigation appliquée, où la théorie des courants rencontre la réalité brute des éléments. Cette école de la mer, exigeante mais formatrice, fait de l'Écosse l'une des destinations les plus prisées des marins cherchant à perfectionner leur art dans des conditions authentiques.

Ces quatre étapes constituent la base d'une navigation sûre dans les eaux écossaises. La rigueur de la préparation est la meilleure assurance contre les imprévus que réservent les courants de marée des Highlands.

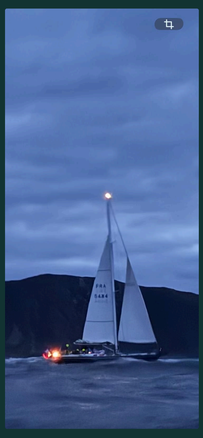
Armide, cap sur l'Écosse

par Jean-Louis Nicolas, Armateur d'Armide

Ce projet de Rallye d'Écosse commence en 2025, lorsque Jean-Christian Fandeux est sollicité par plusieurs armateurs pour organiser cette grande balade. Son expérience de l'Écosse, avec déjà un rallye en 2015 et de nombreuses navigations personnelles dans cette partie de l'Atlantique, met rapidement tout le monde en confiance. Plus de vingt armateurs se déclarent alors intéressés.

Pour *Armide*, un Swan 48 de 1972 acquis fin 2021, la préparation commence dès septembre : petites infiltrations, hale-bas rigide, révision du zodiac et de son moteur, contrôle du mouillage et des équipements de sécurité… Je compose mon Equipage que je limite à 5 personnes, je m'assure de leur participation car la promenade est longue plus de 40 jours et nos épouses accueillent le projet favorablement mais quand elles prennent la mesure de l'absence, les observations ne manquent pas de fuser sans toutefois nous décourager. Il faut alors se montrer pédagogue et diplomate. Jusqu'au départ, les échanges avec l'organisation et les équipiers se multiplient. En résumé, il ne se passe pas une semaine sans coups de téléphone, SMS ou mails !

Basé à Hendaye, je décide de rejoindre La Rochelle dès le début du mois de mai. Le 30 mai, je retrouve Jean-Christian et Gwen Furet à bord d'*Armide* pour gagner Douarnenez, où nous attendent Patrick Hallereau, Rolf Beyer et François de Ligneville, notre équipage de référence.









Une dépression nous bloque alors 48 heures. Le départ vers les Scilly est finalement abandonné et, le 5 juin, nous mettons directement le cap sur Dublin avec Jean-Christian à bord de *Brambers*. La traversée est musclée : 20 nœuds de vent, une mer encore formée et surtout… un froid dont je me souviendrai ! Après 24 heures sans manger, je finis par retrouver l'appétit et le moral.

Les premières étapes vers Strangford puis Bangor, en Irlande du Nord, nous réservent quelques péripéties. Notre moteur donne des signes de faiblesse et nous devons composer avec un problème d'alimentation en gasoil. Heureusement, notre équipier Rolf trouve un mécanicien et, avec quelques astuces, le moteur reprend finalement ses tours.

Nous atteignons enfin Campbeltown, notre premier port écossais, après une navigation dans un vent qui monte jusqu'à 38 nœuds. La côte est magnifique : montagnes vertes ou rocheuses, îles, effets de vent dans les passages… Nous découvrons une Écosse très différente de ce que nous imaginions.









Puis viennent Jura, le Loch Tarbert, Oban, Kerrera et Tobermory. Nous mouillons dans des endroits magnifiques, partageons des repas entre équipages et découvrons une Écosse où les villages sont rares et la nature omniprésente. Tobermary se caractérise avec ses petites maisons colorées qui bordent le port, nous les découvrons en nous promenant dans le village parmi les touristes. Une fête attire notre attention dans une distillerie avec orchestre ou se mélange des joueurs de cornemuse, le lieu est vraiment typique et charmant, nous sommes quelques bateaux dans le port seulement.

La navigation vers Port Ellen, sur Islay, nous offrira l'une des dernières grandes émotions du voyage. À une quinzaine de milles de l'arrivée, brume, pluie, vent de 25 nœuds et courants contraires rendent le bateau difficile à manœuvrer. Une arrivée quelque peu mouvementée qui se terminera heureusement sans dommage.

À Port Ellen, nous retrouvons le calme et partons visiter Lagavulin, avec une découverte très intéressante de la fabrication du whisky et notamment du rôle de la tourbe.

Après Stornoway commence la longue descente vers le sud, puis le retour vers la France. Pour *Armide*, l'aventure se terminera à Hendaye le 11 juillet, après plus de quarante jours de navigation et plusieurs changements d'équipage.

Un beau souvenir collectif

Ce que je retiendrai surtout de ce rallye, c'est la très bonne entente entre les équipages. Apéritifs, repas improvisés à bord, briefings et rencontres dans les ports ont permis à ceux qui se connaissaient déjà de se retrouver et aux autres de faire connaissance très facilement.

Nous étions huit bateaux au départ et, malgré les difficultés, chacun a trouvé les moyens de poursuivre l'aventure.

L'Écosse est immense et, même en plus de quarante jours, nous n'en avons finalement découvert qu'une petite partie. Il faudrait sans doute y retourner, avec une organisation différente, en prenant davantage le temps de flâner et de profiter des mouillages.

Pour ma part, j'ai beaucoup apprécié cette longue navigation à bord d'*Armide*, avec une météo aussi variée que les paysages traversés. Une expérience que je n'avais encore jamais vécue.

Merci à Jean-Christian Fandeux pour l'organisation et pour sa présence tout au long de cette belle aventure.

Contre vents et marées

par Christophe Devawrin, armateur d'Ilaria

Françoise de Marseille sans expérience de voile, Christophe d'Aix-en-Provence, Quentin de Gap constituaient l'équipage sudiste d'Ilaria et un seul breton Jean Jacques (Jack) venant de Trébeurden. Une belle entente entre nous a compensé cette météo capricieuse .Ilaria est un bateau assez physique avec ses 22 t mais rapide au près. Son puissant moteur nous a sauvé de quelques situations de courants contraires.

Si on oublie la pluie, les creux, l'humidité, les orages, ce périple nous a permis d'apprécier la variété de ces ciels du levé du jour au coucher du soleil et les excellents repas préparés par les équipiers.

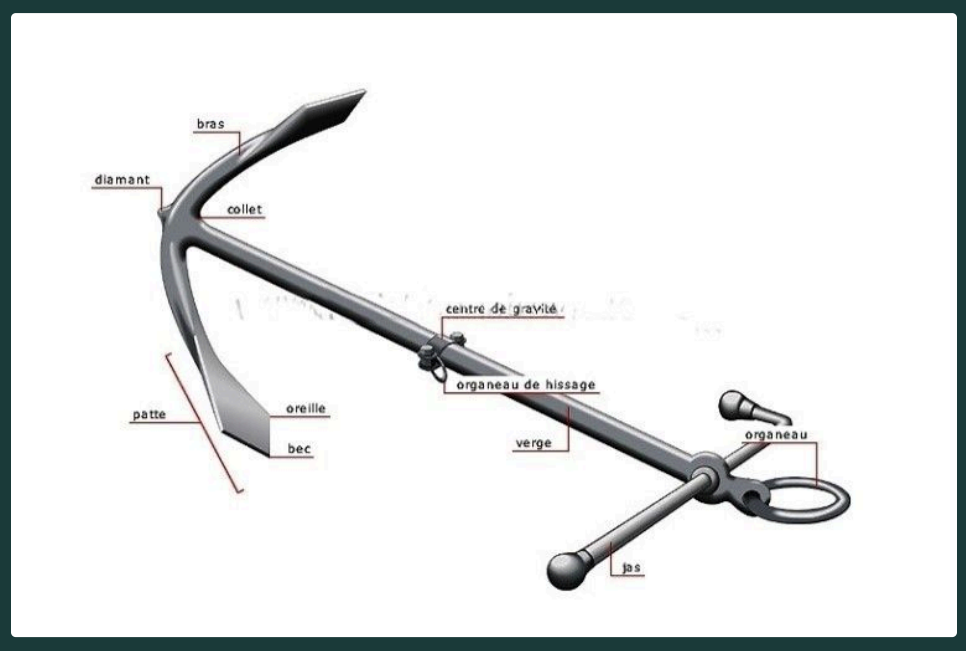




Notre échappée dans la east et west Clyde avec un pique-nique près de Burns Island restera inoubliable.

Mais aussi une nuit étoilée et douce dans le loch de Drumberie , seul voilier présent dans ce loch transformé en lac avec une absence total de vent et un silence au levé du jour fantastique .Quentin part nager.....

Comme tout le monde le voyage ne s'est pas déroulé comme prévu et avec Jack nous avons dû effectuer un retour à deux de Milford Haven à Douarnenez avec un vent soutenu, pas facile lorsqu'on ne peut pas compter beaucoup sur son pilote automatique. Deux marins de plus de 70 ans pour ramener Ilaria à bon port nécessite une bonne gestion de la fatigue ..... surtout que lorsque nous voulons faire un stop à Newline vers 11 heures du soir, nous avons la désagréable surprise de voir notre ancre bloquée au guindeau et impossible de la dégager. Heureusement il nous revient en mémoire qu'au fond du bateau il y a **une ancre à Jas** qui n'a pas quitté les fonds de cale depuis les années **1960**. Ce type d'ancre est extrêmement lourd et nécessite un petit jeu de mécano pour pouvoir la préparer. Tout cela nous a pris une bonne petite heure. Heureusement le vent est tombé, la mer est calme , cette ancre avec un simple bout fera l'affaire.





Arrivée à Castle Bay

par Nicolas Bielinski, équipier à bord de Brambers

Dans la nuit l'orage qui gronde crève enfin, des éclairs et ça tonne toujours, le ciel s'allume et hop il fait jour...et tac ! Mais qui a éteint la lumière ? !! C'est comme ça tout le temps... Ce serait presque stromboscopique , faut pas être épileptique !

Mon quart prend fin, mais je reste à la barre, on arrive pleine balle à 8,5 nœuds vent arrière. Les 3 milles de l'arrivée vont vite passer. Jean-Christian me demande de réveiller l'équipage pour la manœuvre. Ça zef pas mal, on passe la première cardinale, on réduit la toile et on remonte au près dans la passe. Il y a une porte rouge et verte à passer, c'est chaud, près serré, on ne peut pas virer, y a des cailloux à bâbord et à tribord...

C'est bon, ça passe, mais il y en a une autre devant, encore plus au vent. On serre les fesses, on passe à côté des cailloux, ouille ouille ouille !

On ne fera pas la rouge ! Bernard nous dit qu'on peut la passer 10 m à gauche. 10 m ! C'est pas assez, dit J. Christian à la barre, qui négocie un des meilleurs près... Bon, 20 m, pas plus !

Nous sommes sous 2 ris et génois bien enroulé, nous avançons toujours à 7 nœuds. Les rafales nous couchent parfois, les bons coups de gîte ! La tension et le stress sont palpables, tout le monde à son poste... Moi, au winch, je dis rien pour ne pas en rajouter... On passe la bouée à 25 m, je me glisse dans le cockpit pour ne pas regarder... Ça passe !
Le danger évité, on peut enfin virer de bord pour remonter jusqu'au port. On affale ce qu'il reste de la G.V. On avance encore à 8 nœuds sous seul génois !

« Prépare le mouillage, on va vite arriver », me dit Yves.

Il reste un mouchoir de voile, juste de quoi manœuvrer et ralentir, et rouler la toile et ralentir, ralentir encore... et stop !
« C'est bon, mouillé ! »

10 m de fond, déroule 30 m de chaîne, va jusqu'à 40 pour être sûr. On dérive vite avec les bourrasques, la chaîne se tend, on dérape un peu et c'est bon, l'ancre a croché...

Très belle arrivée sous voile, au près serré, de nuit, dans un endroit mal pavé, avec 25 nds de vent bien établi... Nous sommes contents, la pression redescend, le jour se lève, il est 3 h 45 du matin...

Pour le chant des sirènes à la sortie du détroit entre Islay et Jura, ça, c'est une autre histoire...







Journal de bord d'une joyeuse équipe !

Par Gilles Parard, armateur de Sylphide



Départ du bassin des yachts à La Rochelle



L'équipage LR -> Dublin, qui ne sait pas ce qui l'attend...



Pour l'instant tout va bien (mouillage aux Vieilles à l'île d'Yeu)



C'est le début : traversée vers les Scilly Cool, Enfin du vent...

Une visite du jardin à Tresco s'impose, on attend le reste de la flotte : en plus de Sylphide, seuls aux Scilly, Rouvelon et Eloise II. Nous mangeons le premier Fish and Ship digne de ce nom !

Bon ce n'est pas le tout, on va vers la mer Celtique : changement de décors et de rythme, on va s'abriter à Watermill Cove, après s'être fait « éjectés » de « Hugh Town harbour ». Trop exposé pour cette petite tempête. Des vents S SE jusqu'à 52 kts. Mouillage sur ancres empennelées, mauvaise nuit mais ça a tenu.





Les Scilly Dun Laoghaire (Dublin) 210 Nm forts agités (queue de tempête : mer forte à agitée, vagues croisées...) Merci à Dominique (Eloise II), pour sa veille VHF. Arrivée à Dublin première Guiness !

« Relève » d'équipage, 3 départs et arrivée de Richard déjà équipé ... (nous poursuivrons le rallye à trois).



Haut les cœurs, direction Campbeltown 140 Nm



La flotte au complet...



Allez ! on enchaine les îles...



Mouillage Ile d'Arran, Holy Island





Puis la pointe de Kintyre, y a du jus 6kts sur l'eau, plus de 12kts au fond, derrière ça « buffe » tout s'enchaine très vite GV 2 ris, affalée de l'artimon, et 5 tours au génois.

Allez, on monte...







Loch Tarbert, puis Loch Spelve, Sound of Mull puis Tobermory. Très colorée et ensoleillée !







C'est l'été en Ecosse, moral au beau fixe, apéro avec les marins d'Humble Bee sur Sylphide. Quand on ne parle pas « bateau », on parle « météo » et programme à venir.

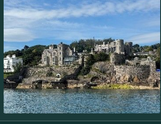
Et ça continue de monter Humble Bee et Sylphide. Bon y reste encore de la route : mouillage intermédiaire : Canna Harbour que l'on quitte au petit matin, il faut tracer le long de Skye.

Les pêcheurs profitent de cette superbe journée pour poser leurs casiers. Je fais une petite surprise à l'équipage de Sylphide, plutôt que de faire un stop au Loch Dunvegan, Stornoway en direct ! Plus qu'un demi mille. On devrait arriver avant la fermeture des pubs.

Visite de Lewis. Au loin c'est l'Iceland. Ceci explique cela...

Sylphide bat en arrière c'est le retour ... Scalpay : Top, puis Coll (nos routes divergent, mais nous ferons les Sound of Iona (première église en Ecosse), Erraid (un peu de rase cailloux), Sound of Jura qui nous offre une arrivée sur Port Ellen des plus confortable, alors que d'autres se font bastonner à la pointe ouest.

Nous sommes sur Islay. La Mecque du Whisky. Petit tour en bus pour Bowmore à port Ellen. Visite de Lagavulin. Bon c'est beaucoup plus cher qu'en France. Enormément de taxes...







By by Ecosse, Irlande et Angleterre. Lands end. Retour dans la brume. Manche, Lesconil, les Glénans Belle Ile, Yeu... C'est la fin...

Passage du pont de Ré... **Maison !! Merci à Coco pour son accueil avec Rosé et amuse-bouche.**
Encore Respect pour l'équipage de Brambers. Merci Jean-Christian !

Mission accomplie !

Par Max-Philippe Couteau, armateur d'Humble Bee

L'Écosse aura été pour **Humble Bee** un formidable terrain de jeu et, surtout, l'occasion de mettre à l'épreuve les nombreux travaux réalisés à La Rochelle, venant achever un long refit commencé à Lorient en 2019.

Cette belle cavalcade écossaise, rendue possible grâce à **Alain Milbeo et au YCC**, aura permis de pousser Humble Bee dans ses retranchements, de le faire cavaler entre les îles, dans les courants et les dédales de cette côte spectaculaire, au cœur de paysages aussi sauvages que magnifiques.

Après ces semaines de navigation riches d'enseignements, **Humble Bee** est désormais prêt pour de nouvelles aventures et attend avec impatience de découvrir ce que le YCC lui proposera pour reprendre la mer.



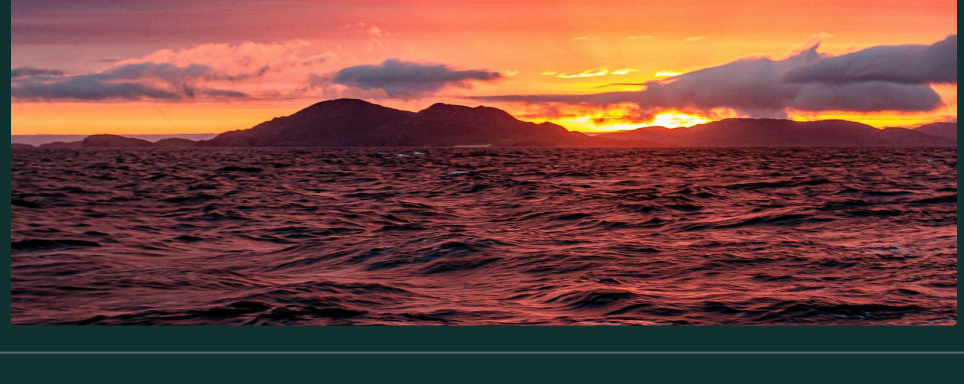
















Une rencontre étonnante

Par Jean-Thierry Audren, armateur de Rouvelon

Après ce beau voyage au pays du whisky, par une température agréable qui nous permet de vivre habillé sans souffrir de la température extérieure, Rouvelon reviens vers le « sud », la Bretagne où il règne une température inhabituelle avec une mer plate et un vent évanescent. On dirait que l'Afrique est remontée jusqu'à Audierne où nous arrivons après un long bord au moteur. Il nous faut du gazole et quelques provisions pour continuer la route. Nous partons donc avec deux sac et deux petits jerrycans vers un supermarché que les publicités nous indique proche. Mais les publicités sont trompeuses, la route monte, le soleil cogne et nous pensons au chemin qu'il va falloir faire en sens inverse comme des ânes bâtés.

Les emplettes faites et les jerrycans pleins, la progression est effectivement difficile et nous nous résolvons à faire de l'auto stop, pratique quelque peu tombée en désuétude. Mais ne sommes nous pas classiques comme notre club et notre yacht, d'une époque où cette pratique était beaucoup plus usuelle ? Malgré un faible espoir, étonnamment, la troisième voiture est la bonne, une Mercédès en plus !

Effectivement l'Afrique est montée jusqu'en Bretagne avec l'accueil chaleureux de ce conducteur Nigérien qui est employé à la piscine d'Audierne. Sur la courte distance à parcourir nous faisons connaissance et je ne sais comment la conversation vient rapidement sur la philosophie et les différentes représentations du monde par les civilisations. La conversation se prolonge presque une heure alors que nous sommes arrivés. Notre conducteur vient d'une famille nigérienne éduquée, sa mère était Touareg et il a fait plusieurs années d'études supérieures de philosophie. Il connait et cite avec humour et justesse nos philosophes occidentaux tout en sachant expliquer comment ils rejoignent ou s'écartent des modes de pensée africains. Je lui soumets mes interrogations philosophiques personnelles qu'il analyse avec précision me permettant de progresser. Nous l'invitons sur Rouvelon, il n'est jamais monté sur un bateau. Après un embarquement de quelques minutes, il doit regagner son travail. Une très belle et très inattendue rencontre pour un voyage en Écosse !









ON AVAIT POURTANT TOUT PRÉVU...

Par Jean-Philippe Gervais, armateur de Glen-Mael

Lorsqu'est tombé le projet du YCC de balade écossaise sur ma messagerie, tout allait bien. Je me projetais, installé tranquillement dans un pub aux boiseries patinées après une journée à tirer quelques bords dans un lough brumeux du coté de Mull ou Islay. Façade noire et blanche, lettrage celtique de l'enseigne couleur or. Un nom comme « the Flanery's » ou « Benbow ». Intérieur cosy, quelques photos en noir et blanc de retour de pêche et de régates locales. Un reste de tourbe rougeoyante se consumant doucement tandis que je sirote un Laphroaig à la saveur goudronnée et dont le nez oscille entre le camphre et le hareng fumé.

« On se souvient toujours de son premier Laphroaig » selon une vieille publicité...

Sur Glen-Mael, nous allons aussi nous souvenir de notre première balade Ecossaise.

Parce que ça ne s'est pas tout à fait passé comme ça !

Pourtant nous étions prêts, enfin presque. J'avais paré à l'essentiel, tabac à pipe, des Bourgognes, du Bordeaux, rhum, cigares pour les escales et les amis. La cambuse était pleine. Le moral au beau fixe.

L'équipage paré, amis de longue date pour certains, population exploitée avec son consentement dans les pérégrinations de Glen-Mael ici et ailleurs, à l'humeur joyeuse et l'humour tapageur.

Le bateau réarmé, fraichement repeint. ChatGPT nous avais donné le nombre de polaires et sous couches indispensables, et WeatherD la route optimale

Donc paré .

Si lire en préambule le « cercle celtique » est indispensable à l'imaginaire, la consultation des instructions nautiques (Angleterre côtes Est, Ecosse côtes Est et Nord, ed 1962) également :

« La région que décrit cet ouvrage est constamment soumise, comme le reste des iles britanniques, à l'action des systèmes dépressionnaires mobiles qui prennent naissance en bordure du front polaire, et dont les trajectoires sont en moyenne orientées vers le Nord-Est »

Tout y était pourtant dans ces quelques lignes même si nous avons échappés aux 90 nœuds enregistrés à Lerwick en janvier et 77 à Kirwall en février.

Un paragraphe aurait dû retenir mon attention :

« Outre ces brusques variations dans la vitesse et la direction du vent dues à l'influence du relief, il y a lieu de noter les changements soudains provoqués par les lignes de grains quelque fois associés aux fronts froids, dans lesquels le vent peut atteindre force 7 ou plus ».

Traduire : Potentiellement on navigue arisé, gité, avec de la mer formée et de la houle. Comprendre : La vie à bord va être (très) pénible et la moindre entrée d'eau un problème et la navigation se compliquer singulièrement.

Ce qui s'est avéré rigoureusement exact après notre traversée de Camaret à Dublin .....et confirmé pendant toute la croisière...

Dans ce contexte que nous aurons navigué, rêvé, vécu (donc la somme des deux verbes précédents) et pas mal souffert aussi ne nous cachons pas derrière les photos prises par beau temps.

Quelques mots clés qui resteront :

La couleur : une croisière sans ou si peu. Une infinie variabilité de gris et de blanc plombés. « la mer est grise et le ciel est blanc » leitmotiv de nos amis marseillais.



Les nuits : si courtes lorsque l'on navigue sous 58 degrés de latitude qu'un quart suffit à s'en débarrasser, si longues en louvoyant à contre-courant dans la piaule au large de Port Ellen dans l'attente d'une renverse hypothétique

L'aube : la silhouette d'Armide ; le Swan 48 ; qui se dessine à l'entrée de Port-Ellen, GV à deux ris. Ses feux de position ; enfin de la couleur ; qui tranchent sur la falaise. Notre accostage à la voile dans la marina de Belfast.

La mer : courte et mauvaise au large de l'Irlande, toujours prête au croc en jambe. D'un gris bleu quasi vitrifié que Glen a fendu, éventré, écrasé mille fois en plongeant dans un torrent de phosphorescence. Souvent croisée avec de la houle de sud ouest donc exécrable.

Les loughs : un rêve pavés de cailloux, trésors de mouillages forains bien cachés et protégés. Y rentrer relève de la navigation à l'ancienne : carte et alignements. Nous y trouverons comme aux escales les couleurs évanouies en mer.

Sur et dans l'eau : Puffins, Fous,Petrels quelques phoques et baleines, moulte marsouins et dauphins . Peu de vie ou invisible à nos yeux

Les Stephens : connivence des lignes et du frégatage. 38, 43 et 48 pieds. Nous aurions pu organiser une mini Swan Cup mais sans la météo de Porto Cervo serait-ce une Swan Cup ?

Les traversées : Longues et humides avec une grande glissade en oubliant les escales de Belfast à Port Louis en équipage restreint.









L'équipage : merci Patrice, Eric, Matthieu, Rémi, Victor. Malmenés parfois, fatigués, trempés. Malades aussi. Loin de nos références méditerranéennes whisky et amitié nous auront aidé à surmonter l'épreuve !

L'ambiance : les pubs ne s'appelaient pas « benbow » ou « flanerys », peu importe, ils étaient là comme imaginé au début de ce périple.

Organiser ce type de rallye entre classiques et sur un pas de temps conséquent dans un bassin de navigation peu usité relève de la gageure, exercice réussi. Que les organisateurs et participants en soient chaleureusement remerciés.

To Be Continued...

Naviguer en Écosse, c'est accepter un pacte avec l'humilité. Face à la puissance de l'Atlantique, à la profondeur des lochs et à l'immensité des ciels highlandais, le marin apprend à mesurer ses forces et à respecter les éléments. Cette humilité, loin d'être une contrainte, est la clé d'une relation authentique avec ce territoire d'exception. L'Écosse ne se livre pas facilement : elle se mérite, se découvre progressivement, se révèle à ceux qui prennent le temps de l'écouter. Chaque loch traversé, chaque château aperçu dans la brume, chaque cri de macareux sur une falaise, chaque écluse franchie sur le Canal Calédonien est une invitation à ralentir, à observer, à ressentir.

Au-delà de l'expérience individuelle, naviguer en Écosse aujourd'hui, c'est aussi prendre conscience de la fragilité de ce patrimoine naturel et culturel. Les écosystèmes marins écossais, les communautés insulaires, les traditions gaéliques et les paysages sauvages sont menacés par le changement climatique, la pression touristique et les mutations économiques. Le navigateur responsable est aussi un gardien de ce patrimoine : en choisissant des mouillages respectueux des fonds marins, en soutenant les commerces locaux, en respectant les zones protégées et en partageant une vision durable de la navigation, il contribue à préserver ce que l'Écosse a de plus précieux pour les générations futures.



Le rallye vu par Erell, 5 ans

Nous vous invitons à préparer dès maintenant vos prochaines escales en Écosse. Que vous projetiez de traverser le Kyle Rhea, de mouiller dans un loch solitaire des Hébrides, de franchir les écluses du Canal Calédonien ou d'observer les baleines au large de l'île de Mull, l'Écosse vous attend avec sa lumière changeante, ses vents capricieux et son hospitalité sincère. Chaque saison révèle un visage différent de ce pays : la floraison des ajoncs au printemps, les nuits blanches de juin, les couleurs d'automne sur les tourbières, les tempêtes hivernales sur les falaises. Il n'y a pas de mauvaise saison pour l'Écosse, seulement des Écosse différentes, chacune offrant sa propre forme de beauté sauvage et de défi maritime.

Ce Hors série "Scotalnd Rally" est une invitation à l'aventure, à la découverte et à la contemplation. L'Écosse maritime, avec ses légendes celtiques, ses horizons infinis et ses communautés attachantes, est l'une des dernières frontières où la navigation garde tout son sens : celui d'un dialogue intime entre l'homme, la mer et le temps. Préparez vos cartes, vérifiez vos marées, équipez-vous bien en fonction de la météo — et laissez-vous porter par l'appel du grand large écossais. L'aventure commence au prochain port !

Ce document voit le jour grâce à : Jean-Thierry Audren, Jean-Alain Baltes, Nicolas Bielinski, François Blatrix, Max-Philippe Couteau, Christophe Dewavrin, Dominique Duchemin, Jean-Christian Fandeux, Eric Furher, Jean-Philippe Gervais, David Lancry, Jean-Marie Micheaux, Alain Milbeo, Jean-Louis Nicolas, Gilles Parard, Emilie Pingaud, Antoine Simon... Et bien-sûr tous les équipages qui ont embarqué sur ce magnifique rallye ! Merci !
















CAOL LA